# HET VERKEER TE LAND

DOOR

Kpt. TH. E. J. VAN ERP

Uit andere gedeelten van dit boek is al duidelijk naar voren gekomen de enorme evolutie, welke Aruba heeft doorgemaakt. Het spreekt wel zonder meer vanzelf, dat ook het verkeer te land niet aan die evolutie is ontkomen. Enkele woorden mogen hier een beknopt, zij het uiteraard onvolledig beeld van geven.

Deze evolutie zou in haar verloop kunnen worden weergegeven in de simpele bewoordingen: „van ezel tot auto". Vijftig jaren geleden vormde namelijk de ezel practisch het enige vervoermiddel. Bij alle verplaatsingen en transporten over afstanden, welke te groot waren om te lopen of te zwaar om zelf te dragen, fungeerde grauwtje als vervoer- en transportmiddel.

Dit uitermate nuttige dier heeft zich daarvoor steeds met de grootste bereidwilligheid, behoudens enkele momenten van nukkige kuren, geleend. Wie denken zou, dat dit trouwe beestje thans wel door meer moderne transportmiddelen geheel en al zal zijn verdrongen en vervangen, heeft het volkomen mis. Precies als 50 jaar geleden verricht grauwtje ook nu nog steeds dezelfde onontbeerlijke diensten op geheel dezelfde wijze als voorheen. Maar.... hij is daarbij niet het *enige* transportmiddel gebleven! Paarden zijn er weliswaar steeds in bescheiden aantal op Aruba aanwezig geweest en ook nu nog aanwezig, maar hun aantal is toch nimmer bijzonder groot geweest, zij worden dan nog alleen maar als rijdier, doch vrijwel nimmer als trekdier gebezigd. Ezels leenden en lenen zich echter volgaarne voor beide diensten. De Nederlander, die voor het eerst op Aruba komt, verwondert zich steeds weer over twee dingen, met betrekking tot het ezeltransport. Voor zover het de ezel als rijdier betreft, kijkt hij verbaasd naar de in zijn ogen bestaande wanverhouding tussen dier en mens. Grote forse kerels of stevige „gewichtige" vrouwen, die op een ezeltje zitten van — zo lijkt het — waarlijk minimale afmetingen! De benen van de berijder raken bijna de grond! En men staat stomverbaasd als men dan ziet, dat de ezel beladen met een dergelijk gewicht zelfs nog in staat is zich in een soort galop voort te bewegen, al moet worden toegegeven, dat de dan bereikte snelheid niet fenomenaal groot genoemd kan worden.

Het tweede feit dat hem opvalt is de fantastisch grote hoeveelheid vracht, welke op een ezelsrug kan worden geladen. Twee tonnen van flinke afmetingen en ter weerszijden bevestigd, beide gevuld met water, is helemaal niets ongewoons. Ook vrachten van andere aard in grote verscheidenheid en vooral in grote hoeveelheden, worden op grauwtjes rug geladen. Als niet-deskundige op dat gebied, vreest men soms dat de ezelsrug deze spanning onmogelijk lang zal kunnen verdragen en het arme beestje

in tweeën zal breken. Geen nood echter, de eigenaar weet heus wel hoever hij daarmee gaan kan en zorgt wel, dat er van „overbelasting" geen sprake is.
Dat er in het „ezeltijdperk" weinig of geen behoefte bestond aan goede, verharde buitenwegen behoeft wel geen betoog. Anders werd dit toen naast het ezel-transport de auto haar intrede deed op Aruba.
Tussen twee haakjes, het is eigenaardig, dat er tussen „ezel" en „auto" zich vrijwel geen overgangsvormen in het verkeersbeeld op Aruba hebben voorgedaan. Trams en treinen bijv. hebben op Aruba nimmer gereden en zijn daar nog steeds voor de mensen, die het eiland nog nimmer hebben verlaten een volkomen onbekend iets, behoudens natuurlijk dan wat zij ervan weten uit films en geïllustreerde tijdschriften.
Maar toen de auto eenmaal haar intrede deed op Aruba en in steeds grotere aantallen werd geïmporteerd, veranderde ook het verkeersbeeld in korte tijd in aanzienlijke mate. De auto maakte aanleg, verbetering en verharding van wegen noodzakelijk en het is inderdaad een zeer bijzondere prestatie te noemen, dat de overheid kans heeft gezien de zeer snelle toename van het aantal auto's bij te houden met de aanleg, enz. van tientallen kilometers zeer goede wegen.
Begrijpelijkerwijs veroorzaakte deze toename van auto's en wegen, evenals overal elders ter wereld, ook haar problemen. In het „ezel-tijdperk" bestonden er uiteraard geen problemen als: rechtshouden — voorrang — botsingen — parkeren — opstoppingen, enz., enz. Doch met de uitbreiding van het aantal auto's ontstonden deze vraagstukken vanzelfsprekend ook tegelijkertijd en diende de overheid regelend op te treden door het geven van verkeersvoorschriften en het toezien op de naleving daarvan.
In tegenstelling met veel andere plaatsen ter wereld en vooral met Nederland, heeft de fiets zich nimmer op Aruba werkelijk populair weten te maken. Wellicht dat de steeds waaiende, sterke passaatwind daar mede oorzaak van is.
Besloten moge worden met een beeld te geven van de huidige situatie op Aruba met betrekking tot het verkeer te land.
Er rijden momenteel ongeveer 3000 auto's, enkele motorrijwielen en een honderdtal fietsen op Aruba. Als men bedenkt, dat het eiland Aruba maar ongeveer dertig kilometer lang en ongeveer tien kilometer breed is (de grootte van het eiland Texel ongeveer), krijgt men enig idee van de verkeersintensiteit, welke inderdaad zeer groot is te noemen.
Toch maakt dit drukke verkeer een ordelijke indruk, al veroorzaken de zéér nauwe straten en wegen in Oranjestad en in Sint-Nicolaas uitermate moeilijk op te lossen problemen, speciaal ten aanzien van het parkeren der auto's. De Arubaanse chauffeur is echter over het algemeen zeer bekwaam en geroutineerd en weet de meeste verkeerspuzzles met een verbluffend gemak op te lossen. Als hij zich ook nog van het gebruik van sterke drank kon onthouden, gedurende de periode dat hij wenst auto te rijden, zou de verkeerssituatie wellicht het ideaal van een veilig verkeer kunnen benaderen. Nu is de situatie helaas zo, dat herhaaldelijk ernstige ongelukken plaats vinden, waarbij alcohol-invloed een belangrijke rol speelt.
Naast het grote aantal privé-auto's, dat op Aruba rijdt, wordt het openbare vervoer verzorgd door een betrekkelijk klein aantal grote en een groot aantal kleine autobussen (de laatste vrijwel steeds „stationwagon" genoemd). De grote autobussen onderhouden de verbinding tussen de voornaamste bevolkingscentra Oranjestad, Sint-Nicolaas, Santa Cruz, Savaneta en Noord, terwijl de kleinere autobussen, ook deze trajecten

berijdende, tevens verder de z.g. „cunucu" ingaan om passagiers en vracht te halen en te brengen.

Een bescheiden aantal luxe-wagens verricht de diensten van „taxi". In tegenstelling met vele andere plaatsen ter wereld zijn deze uitwendig alleen als zodanig te herkennen door de aanwezigheid van de letter „H" (voor *huur*auto) op de nummerplaat. Overigens zien zij er geheel en al uit als luxe-auto's (en zéér mooie en moderne meestal !). Taxi-meters zijn onbekend op Aruba. De vrachtprijzen worden berekend aan de hand van een vastgesteld tarief, waarin practisch alle voorkomende ritten staan vermeld.

Tot slot moge nog gewezen worden op een wijze van vervoer, welke voor Aruba typerend genoemd mag worden. Dit betreft namelijk het vervoer van de duizenden arbeiders, die op de „Lago" werken en dagelijks naar en van hun werk gebracht moeten worden. Dit vervoer geschiedt namelijk op grote open vrachtauto's, waar op de laadbak eenvoudig wat dwarsplanken zijn aangebracht, waarop de arbeiders als sardines in het bekend blikje een plaats vinden. Het zeer bestendige klimaat met de zeer geringe regenval, maakt een dergelijk transport, alhoewel niet ideaal, mogelijk.